ŻEGLARZ POLSKI

Le navigateur polonais

The Polish Sailor

PRZEGLĄD TYGODNIOWY

poświęcony sprawom żeglugi morskiej i rzecznej ze szczególnem uwzględnieniem potrzeb i zadań żeglugi polskiej.



Ceny ogłoszeń: za drobne ogłoszenia handlowe 40 gr za wiersz milimetrowy trzyłamowy. Za powtórne ogłoszenia 30% zniżki. Większe i stałe ogłoszenia według umowy. Poszukiwania pracy i wolne posady 25 groszy za wiersz milimetrowy trzyłamowy. — Ogłoszenia w tekście i przed tekstem 50% drożej.

Redakcja i administracja: TCZEW, ul. Hallera 17. Adres pocztowy: Tczew „Żeglarz Polski". — Konto: P. K. O. 170 044. Wszystkie materjały i artykuły umieszczone w piśmie są płatne. Rękopisów redakcja nie zwraca.

PRENUMERATA: Rocznie w kraju 4 zł, zagranicą 9 zł; Półrocznie w kraju 2 zł, zagranicą 5 zł. Kwartalnie w kraju 1 zł, zagranicą 2 zł 50 gr. Do Argentyny, Austrji, Belgji, Bułgarji, Czechosłowacji, Estonji, Jugosławji (S.H.S.), Francji, Łotwy, Portugalji, Rumunji, Węgier i na obszar W. M. Gdańska: rocznie 7 zł, półrocznie 4 zł, kwartalnie 2 zł. W mieście i w porcie Gdańska jak w kraju. Prenumeratę prosimy wpłacać na konto P.K.O. 170 044, lub przekazem pocztowym pod adres. admin. pisma w Tczewie.

Na 4 kwartał 1926 r. można abonować „Żeglarza Polskiego" również na poczcie.

Prenumerata „Żeglarza Polskiego" wraz z miesięcznikiem ilustrowanym „Morze", wynosi 8 zł 50 gr, które przekazywać należy do administracji „Żeglarza Polskiego".

Komitet Redakcyjny: J. R. Klejnot, inż. mor. A. Ciechanowski, ***. Cena 15 gr.

Nr. 43. Rok wydania piąty. | TCZEW, dnia 21 listopada 1926 r. | Ogólnego zbioru Nr. 153

DO NASZYCH SZANOWNYCH CZYTELNIKÓW.

Wobec zwiększenia objętości naszego pisma z dn. 1 stycznia 1927 r. prenumerata wynosić będzie: rocznie 6 zł, półrocznie 3 zł, kwartalnie 1 zł 50 gr.

Rocznik 1926, wraz z przesyłką, **4 zł**; 16 numerów od 1. IX. 1925 do 1. I. 1926 — **1 zł.** Dalsze numery wstecz, aż do 1. I. 1922 wysyłamy tylko naszym prenumeratorom i zbiorom bibljotecznym za poprzedniem porozumieniem listownem.

Zwracamy uprzejmie uwagę Szan. Czytelników na ogłoszenie nasze na ostatniej stronie niniejszego numeru, dotyczące „Almanachu Żeglarza Polskiego" na 1927/28, którego cena zniżona dla naszych rocznych prenumeratorów na r. 1927, oraz wspólnych rocznych prenumeratorów z „Morzem" wynosi **2 zł 50 gr,** wraz z przesyłką.

Poprzednie wydania „Almanachu" (1923 i 25) są całkowicie wyczerpane.

Polska flota holownicza pełnego morza.

Nasza tworząca się flota handlowa z 6 parowcami handlowemi o nośności ogólnej 15.000 ton i 2 parowcami osobowemi nie byłaby kompletna, gdyby nie liczyła w sobie również odpowiedniej ilości holowników pełnego morza i lichtug morskich.

Z prawdziwem więc zadośćuczynieniem notujemy doniosły fakt zakupienia przez T-wo Żeglugi Morskiej „Wisła—Bałtyk" z siedzibą w Tczewie tonażu holowników i lichtug morskich wysokości 11 000 ton.

Statki są zakupione w hamburskiem towarzystwie „Bugsier" i przeważnie już były zafrachtowane przez towarzystwo „Wisła—Bałtyk". Flota nabytych statków składa się z 6 holowników, o łącznej sile maszyn (holownik „Angora", który pierwszy otrzyma polską banderę i załogę ma maszynę o 700 KM) i 14 lichtug morskich, o wymiarach przeważnie: 46 m x 8 m. szerokości, a zagłębieniu z ładunkiem 3,2 metra). Holowniki są przeważnie nowe, lichtugi natomiast są starsze.

Flota ta zatrudni około 100 obywateli polskich w myśl naszej ustawy, dopuszczającej bardzo skromny odsetek obcej załogi.

Nabycie statków odbyło się za gotówkę (całkowita suma — 55.000 fnt.). Połowa należytości już jest wpłacona sprzedawcy. Kupno odbyć się miało bez żadnej pomocy rządu. Towarzystwo natomiast ubiega się o premję wywozową od tony węgla. Znakomite zdolności organizacyjne i kupieckie dyrektora towarzystwa inż. T. Nosowicza każą przypuszczać, iż nabycie odbyło się korzystnie. Gdyby statki były przepłacone, premja wywozowa od węgla oczywiście zasiliłaby przedewszystkiem hamburski Bugsier, który w tych dniach poszedł w kuratelę bremeńskiego towarzystwa holowniczego Schuchmann.

Jednocześnie sp. z ogr. odp. „Wisła-Bałtyk" reorganizuje się na Tow. Akc. z kapitałem 3.000.000 złotych. Trzy czwarte udziału jest z chwilą kupna w ręku grupy kopalń Dąbrowieckich. Mamy więc ten sam obraz, co niegdyś w Niemczech, gdzie H. Stinnes na wywozie węgla doszedł do posiadania potężnej floty handlowej.

Życzymy szczerze kopalniom polskim pomyślnego rozwoju jako przedsiębiorcom żeglugi morskiej. Niech przykład ich będzie zaraźliwy.

„O własną stocznię okrętową."

II.

Urządzenia dla budowy okrętów i maszyn.

Wyznaczywszy określone wymiary okrętów, które na stoczni mają być w przyszłości budowane, możemy przystąpić do rozpatrzenia potrzebnych urządzeń technicznych. Ze względu na czas trwania budowy kadłuba na stoczni, w każdym razie nie krótszy jak trzy miesiące dla okrętów typu mniejszego, a przynajmniej sześć miesięcy dla okrętów większych, należy przewidzieć przynajmniej po dwie stocznie dla każdej wielkości, by móc podejmować pracę nad całą serją okrętów. Stocznie powinny być o podłużnem spuszczaniu okrętu do wody, ponieważ takie ze względów technicznych jest racjonalniejsze przy okrętach większych rozmiarów, jak też budowa na poszczególnych stoczniach odbywa się zupełnie od siebie niezależnie. Stocznie poprzeczne nadają się tylko dobrze do budowy okrętów rzecznych, w wykonaniu seryjnem.

Dla obsługi stoczni można zastosować żórawie różnych systemów; najwięcej odpowiedni dla naszych stosunków da się ustalić dopiero na podstawie kalkulacji szczegółowej. W każdym razie powinny one posiadać nośność 1,5—6 ton przy ramieniu od 10—20 m. Wysoka nośność żórawi pozwala na montaż poszczególnych części kadłuba na stronie co jest bezwarunkowo tańsze aniżeli montaż na stoczni, i te dopiero byłyby wbudowywane na stoczniach. Do wyboru mamy kilka rodzajów żórawi jak: wieżowy stały, wieżowy przesuwalny o własnym napędzie, lokomotywowy na rusztowaniu, linowy, a wreszcie żórawie nadstoczniowe. Posiadają one różne wady i zalety. Główną rolę odgrywać musi w wyborze żórawi dogodne dostarczanie materjału budowlanego do nich i przy ich pomocy na stocznie. Każdy żóraw powinien więc obsłużyć jaknajwiększą powierzchnię stoczni, przy równoczesnem nieprzeszkadzaniu w dowozie materjałów do miejsca budowy. W naszych warunkach najlepiej nadawałyby się żórawie wieżowe przesuwalne, gdyż te przy stosunkowo niewysokiej cenie i małej ich potrzebnej ilości pracują bardzo dobrze i pojedyńczo i wspólnie przy podnoszeniu większych ciężarów.

Dla montowania części okrętu i maszyn po spuszczeniu do wody należałoby zaopatrzyć stocznie w żóraw pływający o sile podnośnej 100—150 ton, który w razie konieczności, mógłby też obsługiwać cały port. Pozatem nad basenem dla wyposażenia okrętów potrzebnych byłoby kilka żórawi portalowych, lub im podobnych o nośności 3—10 ton.

Remont okrętów wymagałby doku pływającego o sile podnośnej do 15 000 ton, ze względu na możliwość napraw okrętów oceanicznych obcych, a drugiego o mniejszej podnośności.

Organizując własną stocznię musimy przewidzieć możność budowy wszystkich maszyn głównych i pomocniczych, by jej wytwórczość pozwoliła nam na zupełne uniezależnienie się od zagranicy. Ze względu na niedostateczne wyszkolenie obsługi maszynowej polskiej, jak też wielkie ilości węgla dobrego i taniego, dla okrętów handlowych na razie wchodzi w rachubę tylko maszyna parowa; natomiast marynarka wymaga przedewszystkiem turbin parowych i silników Diesla dla łodzi podwodnych. Widzimy więc, że o jakiejkolwiek specjalizacji w budowie maszyn okrętowych na razie mowy być nie może, jeśli chcemy ją zrobić zupełnie niezależną od innych fabryk. W dalszym ciągu, chcąc przyjmować reparacje okrętów obcych, musimy się liczyć z potrzebą dostatecznej ilości specjalistów w każdej dziedzinie techniki okrętowej, którzy równocześnie mogą pracować przy budowie nowych objektów. Wykluczyć z zakresu działania stoczni remontu okrętów nie możemy, ponieważ przez to okręty obce niechętnie do naszych portów by zawijały, a w dalszym ciągu pozbawilibyśmy się rentowności stoczni, gdyż naprawa okrętów jest o wiele zyskowniejsza niż budowa nowych.

III.

Teren pod budowę i organizacja stoczni.

Zastanawiając się nad pytaniem, w której miejscowości nadmorskiej powinna powstać stocznia okrętowa, musimy przyjść do przeświadczenia, że przy obecnym stanie faktów najlepiej po temu nadaje się Gdynia. Gdynia będzie w następnych latach koncentrować nasz ruch morski, z którym w blizkim związku powstawać musi i rozwój stoczni. Do wyboru mamy tereny, jeden obok portu rybackiego, drugi pomiędzy portem handlowym i wojennym. O tem, byśmy czekali aż baseny portowe będą rozbudowane w ich ostatecznych rozmiarach i dopiero nad jednym z nich w głębi lądu zakładać stocznie, nawet nie powinniśmy myśleć, bo takie stawianie sprawy pociągnęłoby za sobą zwłokę, w najlepszym razie kilkuletnią, a budowa stoczni jest sprawą naglącą. Założenie stoczni obok portu rybackiego o tyle jest nie realne, że za mało mamy miejsca dla jej rozbudowy w miarę rozwoju pomyślnego, a ten jako pewny możemy z góry przyjąć i tutaj można by założyć stocznię mniejszych rozmiarów dla łodzi rybackich i kutrów. Natomiast teren pomiędzy portem handlowym a wojennym pozwala na rozrost stoczni wzdłuż basenów portowych prawie nieograniczenie. jest to ważny moment ze względu na możliwość założenia własnej huty i walcowni w przyszłości, która przerabiałaby rudy importowane z krajów skandynawskich, bez drogiego wożenia ich w głąb kraju i z powrotem jako blach i profili okrętowych.

Mając powyższe na względzie, już obecnie należałoby przewidzieć w rozbudowie basenów portowych założenie stoczni okrętowej nad brzegiem morskim.

A teraz przystąpmy do omówienia najważniejszej sprawy przy zakładaniu stoczni, tj. do organizacji, z tem łączy się sprawa sfinansowania przedsiębiorstwa. Z góry wypada nam zastrzec się, że nie należy rozpoczynać od uruchomienia olbrzymiego przedsiębiorstwa, lecz na początek powinny powstać skromne rozmiarami, lecz silne finansowo i sprężyście prowadzone warsztaty okrętowe, które mogłyby się podjąć budowy mniejszych statków i remontu; w miarę potrzeby i nabywanego doświadczenia mogłyby się one dopiero rozrastać. Chcąc jednak rozwojowi stoczni usunąć przeszkody w postaci braku miejsca dla budowy nowych urządzeń fabrycznych, należy w pierwszym projekcie uwzględnić wszystkie możliwości, albo innemi słowy należy przewidzieć w jakim kierunku ona będzie się rozwijała i co w danym wypadku będzie potrzebne.

Sprawa sfinansowania przedsiębiorstwa nie przedstawia się tak tragicznie, jak może na pierwszy rzut oka się wydawać może. Inicjatywę tutaj powinien dać rząd, współpracować powinny firmy prywatne zainteresowane stocznią bliżej, jak huty żelazne i większe fabryki maszyn. Stocznia mogłaby być założona na zasadach towarzystwa akcyjnego, którego głównym akcjonarjuszem na początku byłby rząd polski. Gwarancje dane przez Państwo Polskie mogłyby wciągnąć ewent. kapitał zagraniczny, co uważać musimy jednak jako ostateczność. Kierownictwo stoczni musi być bezwarunkowo prywatne, gdyż tylko wówczas możemy się spodziewać należytego rozwoju przedsiębiorstwa, natomiast Rząd przez posiadanie decydującego głosu jako główny akcjonarjusz w radzie nadzorczej miałby dostateczną kontrolę nad pracą kierownictwa.

Z powyżej podanych względów należy nam dążyć, byśmy w jaknajbliższej przyszłości posiadali własną stocznię okrętową i już obecnie powinniśmy tą sprawą dostatecznie się zainteresować.

Gdańsk. A. Potyrała.

Dokoła organizacji Polskiej Żeglugi Morskiej.

1. Pierwsze posiedzenie.

Dnia 12 bm. odbyło się pierwsze organizacyjne posiedzenie Tymczasowej Rady Administracyjnej, powołanej do życia przez p. ministra przemysłu i handlu, inż. E. Kwiatkowskiego dla sprawowania nadzoru nad eksploatacją, gospodarką i dalszą organizacją zaczątków narodowej floty handlowej.

W obradach uczestniczyli pp.: Cyryl Ratajski, Gabriel Chrzanowski, Marjusz Zaruski, Julian Rummel, Hugon Pistel, Wł. Gieysztor, a p. Antoni Olszewski, b. min. przemysłu i handlu, usprawiedliwił swą nieobecność.

Na przewodniczącego Tymczasowej Rady zaprosił p. minister p. d-ra Ratajskiego z Poznania, podkreślając tem głębokie zrozumienie znaczenia własnej floty, jakie przenika nasze ziemie zachodnie oraz ścisłą kooperację rządu ze sferami gospodarczemi Wielkopolski.

Rada Administracyjna w porozumieniu z p. ministrem ustala, że dla odbioru okrętów i sfinalizowania szczegółów umowy — której wytyczne zostały ustalone i podpisane w ub. tygodniu w Warszawie — wyjedzie niezwłocznie komisja w składzie pp.: H. Pistel, kap. Stecki, mechanik okrętowy A. Jezierski, kom. por. inż. Czernicki.

P. minister przemysłu i handlu ustalił nazwy statków, jak następuje: Katowice, Poznań, Toruń, Wilno, Kraków.

Rada opracowuje tymczasowy statut przedsiębiorstwa oraz ustaliła etaty na okrętach. Obsługa każdego okrętu składać się będzie z 16 ludzi i 7 oficerów. P. minister przemysłu i handlu polecił, by okręty przybyły jaknajspieszniej do Gdyni, skąd podejmą stałe rejsy z towarem przedewszystkiem do Szwecji.

Do przedsiębiorstwa „Żegluga Polska" ma być przyłączona i budująca się w stoczni gdańskiej flotyla pasażerska, celem jednolitej i jaknajoszczędniejszej gospodarki.

W związku z tem ma być zaproszony do składu Rady Administracyjnej i przedstawiciel ministerstwa komunikacji. (Epoka)

2. Jak płatne będą raty?

Kwota 150.000 funtów sterlingów płatna będzie **w pięciu ratach,** w których pierwsza w kwocie 30.000 funtów natychmiast po podpisaniu umowy ostatecznej. Kwota ta została już w formie akredytywy zdeponowana w jednym z banków francuskich.

Następne cztery raty ustalone zostały, jak następuje:

II — 54.000 funt. — 1 lutego 1927 r.
III — 30.000 funtów — 1 lipca 1928 r.
IV — 30.000 funtów — 1 lipca 1929 r.
V—15.000 funtów — 1 lipca 1930 r.
(A.B.C.)

„Fachowe" metody „Hansy".

1. „Hansa" z dn. 6 b. m. podaje w sprawozdaniu p. H. St. o Polsce wiadomości o Gdyni, rzekomo zaczerpnięte z niemieckiej Rigaer Wirtschaftszeitung. Jakiś kapitan ma ostrzegać przed niebezpieczeństwem portu gdyńskiego, w którym ma być tylko 22—23 stóp wody. „Radziłbym przynajmniej zimą nie posyłać parowców do Gdyni". — Cała ta wiadomość o tyle jest bezczelnie sfałszowana, że pochodzi z przed roku i była tak drukowana **rok temu** w Hansie dosłownie. Autor notatki H. St. nieraz pisuje również o porcie ryskim. Musiał więc sam podać zeszłoroczną wzmiankę „Hansy" do niemieckiej gazety w Rydze i zaraz czerpie ją stamtąd z powrotem jako „bezstronny" głos z Łotwy o Gdyni. O poczciwa prostoto zawodowego kłamstwa!

2. „Hansa" z dnia 16. 10 pisze o procesie 1 admirała i 15 oficerów marynarki w Warszawie, którzy są obwinieni o oszustwo, łapownictwo i popieranie oszukańczych dostaw. Tak w krzywem lustrze „Hansy" wygląda proces Bartoszewicza.

3. „Hansa" z dnia 6 b. m. podaje wiadomość o zakupieniu 5 francuskich statków dla Polski i podaje ten fakt w wątpliwość, przytaczając zupełnie z palca wyssaną wiadomość, że Polska kupuje 50,000 ton statków rządu łotewskiego! Zestawienie obu wiadomości ma wywołać w czytelniku nieufność do faktu kupna statków we Francji. „Tak już dużo było pogłosek o zamówieniach Polskiego Rządu, że słusznie należy powątpiewać w prawdziwość obu powyższych wiadomości." Ot już, co nie, to nie! Pierwsza wiadomość jest prawdą, druga jest dorobiona przez „Hansę" według metody która zarumienić się zmusiłaby autora, gdyby jeszcze posiadał uczciwość.

Nasza kronika portowa i żeglugowa.



Z portu w Gdyni.
Kafar parowy bijący pale o wschodzie słońca.

Gdynia.

Odbiór dźwigów w Gdyni. W dniu 22 b. m. przybywa do Gdyni znów komisja dla dalszego odbioru dźwigów mostowych, a mianowicie dla przeprowadzenia na pierwszym (od morza) dźwigu powtórnych prób na wydajność, na drugim zaś dla przeprowadzenia prób i przyjęcia go pod względem technicznym.

Przyśpieszone odejście s/s Pologne. Według otrzymanych ostatnio wiadomości pasażerski s/s Pologne przybędzie do Gdyni i odejdzie z powrotem do Le Havre z dwudniowem przyśpieszeniem w stosunku do przewidzianego rozkładu, a mianowicie przybywa 20-go b. m. i odchodzi 21-go.

Ruch w porcie gdyńskim w paźdz. Ruch w porcie się zwiększył w październiku, a przedewszystkiem zwiększył się średni tonaż statku morskiego, odwiedzającego port. Wynosił on 760 ton. Wpłynęły na to: zawinięcie statku oceanicznego Garryvale (2 653 t. netto) i 2 zawinięcia francuskiego Pologne (1 841 t. netto). — Na wejściu było 28 statków o łącznej ładowności 21 274 t. r. netto, na wyjściu zaś 29

statków o łączn. ładown. 21 592 t. r. netto. Wszystkie statki były parowcami. Ładunku na wejściu było 65 t. (Pologne), na wyjściu zaś 36 778 t. węgla, 2 720 t. cementu, 101 t. sody, 20 t. koksu, 1,2 t. karbidu i 59 t. drobnicy. Pasażerów na wejściu 105, na wyjściu 1 135.

Pod względem bander było tonażu: szweckiego 5 498 t., francuskiego 3 682 t., norweskiego 3 677 t., fińskiego 2 653 t., duńskiego 2 061 t., estońskiego 834 t., łotewskiego 815 t.

Ruch portu gdyńskiego za tydzień (10—17. 11). Ruch się nieco zmniejszył. Zawinęło 5 statków o łączn. ładowności 3 033 t. r. n., wszystkie w stanie próżnym. W tej liczbie były 4 szweckie statki (2 parowce, 1 holown., 1 lichtuga) i 1 norweski parowiec. — Wyszło 6 parowców o łączn. ładown. 6 033 t. r. n. 4 statki były szweckie, 1 norweski, 1 francuski (Pologne). Wywiozły 10 630,5 ton. węgla. Pologne podjęła 352 pasażerów.

Likwidacja „Sarmacji". W Warszawie odbyło się zebranie akcjonarjuszy T. A. „Sarmacja". Zapadła uchwała o likwidacji towarzystwa. Jak się zdaje, wypadek z „Wisłą", który pozwoli oswobodzić kwotę ubezpieczona w płynnej gotówce sprzyja likwidacji. „Danziger Zeitung" jednak podaje jako motyw nacisk rządu w kierunku zwiększenia polskiego udziału i chęć wycofania się ze strony „grupy duńsko-norweskiej" (Bergenske). Wiadomość tę jednakże uważamy raczej za polityczną niż za handlową. Ustawy regulują udział obcych kapitałów w polskich towarzystwach żeglugi morskiej.

Tczew.

Głębokości na Wiśle Morskiej. W chwili obecnej na przemiałach pomiędzy Tczewem a granicą (Czatkowy—Boręty) jest 4 metry wody. Jak na wodostan + 276 na wodowskazie tczewskim to jest za mało, gdyż przed praca pogłębiania przy wodostanach 2,50 było nieraz więcej wody. Można więc przypuszczać, że skutki pogłębiania już się zatarły. Stąd wniosek, że w samem korycie Wisły Morskiej przy tczewskim odcinku opłacają się roboty pogłębiania wykonywane szybko i na krótką metę; sprawa zresztą wymaga dalszych doświadczeń.

Przed ujściem natomiast, na barze, głębokości pozostają po dawnemu, w zależności jedynie od kierunku wiatru — od 3 do 4 metrów. Żegluga morska do Tczewa ogromnie cierpi na tem, że holowniki morskie, o zanurzeniu 4 metrowem nie mogą wchodzić dzięki temu progowi na dolną część Wisły Morskiej, gdzie sporo jest zacisznej 6-metrowej wody. Również traci się na tem, że lichtugi morskie już załadowane do 3,2 m. nie mogą przy każdym wietrze wyjść na morze, czekając układu wiatrów, podnoszącego wodę, co pochłania nieraz do 4 dni. Straty to niepowetowane, utrudniające żeglugę morską do Tczewa. Należy oczekiwać że wniosek polski w Radzie Portu w Gdańsku o pogłębianie progu przed ujściem znajdzie zastosowanie jeszcze tej wiosny.

Gdańsk.

Ruch w porcie gdańskim za tydzień (10—17. 11.). Ożywienie było nieco mniejsze niż w poprzednim tygodniu, co tłumaczy się przeważnie zastojem w wywozie drzewa. Zawinęło do portu 107 statków o łącz. ład. 68 606 t. r. n., opuściło zaś port 116 statków o łączn. ład. 77 091 t. r. n.

W liczbie statków na wejściu było 98 parowców, 4 holown. 3 lichtugi, 1 żagl. z mot., 1 żaglowiec. Z tych statków było: próżnych 67, z drobnicą 19, do bunkrowania 3, z pasażerami i drobnica 6, z węglem 1 (z Królewca), z rudą żel. 1, z fosfatami 2, z żelastwem 1, z drzewem 1, ze śledźmi 5.

W liczbie statków na wyjściu było: próżnych 14, po bunkrowaniu 1, z drobnicą 16, z pasażerami i drobnicą 4, z węglem 48, z drzewem 18, z drzewem i węglem 1, z drzewem i drobnicą 1, z cukrem 3, z solą i cukrem 1, z wytłokami buraczanemi 1, z spirytusem 1, ze zbożem 1, ze zbożem i drobnicą 2, z szy-

Gdynia. Widok od strony południowego molo na krany mostowe.

Woda widoczna na zdjęciu i zlewający się z nią piasek mają w przyszłości stanowić zwartą masę nasypanej ziemi, pokrytej siecią torów kolejowych i składów węgla. Nad niemi dwa krany mostowe o rozpięciu 150 metrowem.

nami kolejowemi 1, z końmi i drobnicą 1, z ropą gazową 1, z ropą gaz. benzyną i nafta 1.

Pożar na motorowcu Danemark nie miał powyższych skutków i po pięciodniowym postoju, bez spóźnienia, statek ten odjechał z ładunkiem polskiego żelaza (szyny kolejowe) do Jokohamy.

Żegluga wewnętrzna.

Ruch na Wiśle pomiędzy Polską a portem gdańskim.

W pierwszej połowie listopada (1—16. XI.) ożywienie na Wiśle było znaczne, chociaż nie dla wszystkich ładunków; ożywił się ruch na eksport zboża, przewozy cukru jeszcze się wzmogły, natomiast zmniejszył się transport węgla. Wpłynęła na to częściowo wysoka woda (trudności ładowania w Tczewie), częściowo zaś konkurencja frachtów cukrów i zboża, oraz zmniejszone dostawy węgla do punktów załadunku na statki rzeczne.

W górę o tym czasie poszło 71 holowników i 140 berlinek próżnych, oraz 8 załadowanych (4 ryżem, reszta garbnikiem, olejem, mąką). W dół rzeki przeszło 56 holowników, 1 motorówka i 158 berlinek ładownych. Z węglem były 63 berlinki, w tej liczbie 38 załadowanych w Tczewie, 15 w Toruniu, 7 w Bydgoszczy i 3 w Solcu. Z cukrem były 64 berlinki, ze zbożem i mąką 12, z kamieniami 4, z cebulą 1 (mniejsza), z balami 1. Tratw przeszło 3. — Woda opada już na całej Wiśle środkowej, na dolnej jeszcze przechodzi wtórna fala wysokiej wody, ale i tu już po kulminacji i oczekuje się spadek. Wody jednak jeszcze długo nie zabraknie dla pełnego ładowania.

Ruch przez szluzę Einlage w październiku.

Statystyka ruchu przez szluzę w w październiku wskazuje na zmniejszenie ruchu wdół w stosunku do miesiąca poprzedniego jak co do tonażu, tak też i co do ładunku o 10 proc. Wgórę ruch tonażu się zmniejszył nawet o 12 proc. w stosunku do poprzedniego miesiąca, zato ilość ładunku zwiększyła się o blisko 20 proc., co świadczy o lepszem wykorzystaniu statków w obie strony.

Pod względem pochodzenia ładunków wdół górowały obwody dolnej Wisły, kanału bydgoskiego i Noteci. Pod względem przeznaczenia tonażu w górę te same okręgi koncentrowały do 80 proc. ruchu.

Łącznie przeszło wgórę 378 silnikowców i 449 bezsilnikowców o ogólnej nośności 140.675 ton. Wdół zaś 389 silnikowców i 443 bezsilnikowce o ogólnej nośności 135 131 ton. Wielka liczba silnikowców wskazuje tylko na ożywiony ruch ich lokalny, w granicach Wolnego Miasta.

Za pierwsze 10 miesięcy ilość towarów przeniesionych wdół rzeki wynosiła 400.022 tony. W r. 1912 (za 10 miesięcy) wynosiła ona zaledwie 246.502 tony. Za to wgórę rzeki towaru było 66.590 ton, w r. 1912 (za 10 miesięcy) — 270.209 ton. — W każdym razie ogólna ilość przeniesionych przez szluzę towarów już prawie się nie różni od przedwojennej.



Przemilczana sprawa.

W niezmiernie interesującym artykule pod inicjałami A. R. w „Przemyśle i Handlu nr. 45 p. t.: „Konkurencja portów bałtyckich", autor wskazuje na znamienne stanowisko delegacji niemieckiej do rokowań o traktat handlowy z Polską, ujawnione w projekcie złożonym delegacji polskiej jeszcze jesienią r. ub. — Projekt ten nie został wyświetlony ani w prasie polskiej, ani też gdańskiej, chociaż ostrze projektu skierowane jest przeciwko Gdańskowi, narówni z czysto polskiemi portami.

Projekt delegacji niemieckiej składa się z następujących paragrafów:

1. — Opłat przewozowych na linjach kolei polskich, prowadzących od i do Królewca, Piławy, Elblaga i Szczecina, nie należy dla przywozu, wywozu, i tranzytu tworzyć według zasad mniej korzystnych, niż na linjach kolejowych, prowadzących do któregokolwiek z portów bałtyckich od Pucka aż po Rygę lub od granicy suchej.

2. — Dla stworzenia taryf miarodajne są zasady tworzenia taryf tego szlaku, którego przeniesienie na komunikację z wymienionemi powyżej portami niemieckiemi dla tych ostatnich jest najkorzystniejsze.

3. — Polska z jednej i Niemcy z drugiej strony w miarę potrzeb handlu opracują na zasadach, wymienionych w ustępie 1 i 2, bezpośrednie taryfy towarowe pomiędzy Królewcem, Piławą, Elblągiem i Szczecinem z jednej, a polskiemi stacjami z drugiej strony.

4. — Zasad powyższych nie można obejść przez opracowanie taryf korzystniejszych dla portów śródladowych, w których przesyłki mogłyby być przeekspedjowane.

5. — Polska z jednej i Niemcy z drugiej strony opracują w miarę potrzeby bezpośrednie taryfy w komunikacji pomiędzy Królewcem, Piławą, Elblągiem, Szczecinem z jednej, a polskiemi stacjami z drugiej strony, tranzytem przez Litwę, ze stacjami łotewskiemi tranzytem przez Polskę i Litwę, i z rosyjskiemi stacjami, tranzytem przez Łotwę, Polskę i Litwę, albo przez jeden lub kilka z tych krajów, skoro tylko współdziałanie wchodzących w rachubę państw trzecich przy tworzeniu takich taryf jest zapewnione. O potrzebie rozstrzyga państwo proponujące.

O ile polskie taryfy towarowe były przerachowane (obliczone za całą odległość) z jednego lub do jednego z portów bałtyckich od Pucka aż pod Rygę, udzieli i Polska tych przerachowanych taryf na życzenie także od i do portów, Królewiec, Piława, Elblag i Szczecin.

Autor słusznie zauważa, że całość projektu jest skierowana przeciw Gdańskowi i Gdyni, używając zamiast wymieniania tych portów określenia: „którykolwiek z portów bałtyckich od Pucka aż po Rygę". — Punkt 4 specjalnie ma na względzie Tczew, chociaż go nie wymienia.

Projekt delegacji niemieckiej dorzuca niewątpliwie jeszcze jedno utrudnienie do olbrzymiej wiązanki przeszkód ku zawarciu traktatu handlowego pomiędzy obydwoma państwami.

Kronika światowa
żeglugi i budowy okrętów.

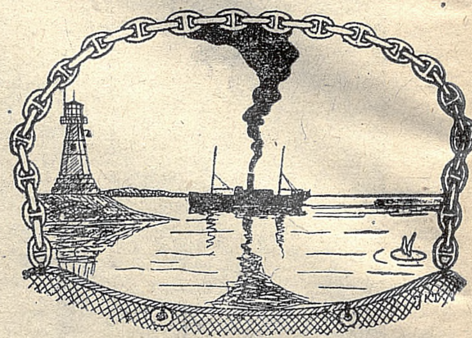
ŁOTWA.

Ruch portu Lipawy. W czasie od 27 października — 8 listopada 1926 zawinęło do portu Lipawy 46 statków o łącznej ładowności 9 653 t. rej. netto. Statki te przywiozły łącznie 3 051 ton mieszanego ładunku, 8-130 beczek śledzi, 678 ton soli, 500 ton brykietów, 221 t. węgla, 350 t. cementu, 346 ton cukru, 207 t. żelaza, 41 t. odpadków korkowych: drzewa w tranzycie. 13 statków zawinęło próżnych i pod balastem.

W tymże czasie opuściło port 45 statków o łącznej ładowności 12 019 ton rej. netto. Statki te wywiozły łącznie 3 979 ton miesz. ładunku, 120 standartów drzewa, 3 300 beczek śledzi, 900 ton żelaza, 923 t. siemienia lnianego. 24 statki wyszły próżne i pod balastem.

Rynek frachtowy.

Chwila obecna odznacza się załamaniem się haussy frachtowej. U nas największy spadek zanotować daje się w niezmiernie wyśrubowanych frachtach drzewnych. Na zniżkę tych frachtów działają dwie przyczyny: zamarznięcie części portów botnickich, oraz oczekiwany koniec strejku górników. Nastąpiło również wahanie się cen węgla, wpływające obniżająco na tendencję wszystkich frachtów morskich.



Nasz wywóz i wwóz morzem.

Dane prowizoryczne.

Objaśnienie skrótów: par. — parowiec, żagl. — żaglowiec, żagl. z mot. — żaglowiec z motorem, hol. — holownik, licht. — lichtuga (berlinka) morska, mot. — motorowiec.

Ang. — angielski, belg. — belgijski, duń. — duński, est. — estoński, fr. — francuski, fsk. — fiński, gd. — gdański, hld. — holenderski, lit. — litewski, łot. — łotewski, niem. — niemiecki, norw. — norweski, pol. — polski szw. — szwecki.

Maklerzy: (Art) — Artus, (B i S) — Behnke i Sieg, (Bg) — Bergenske, (D-S) — Danziger Schiffahrtskontor, (Gw.) — Ganswindt, (Hg.) — Hartwig, (Lcz) — Lenczat, (Pw) — Prowe, (Rhd.) — Reinhold.

Liczby oznaczają ładowność statków, w tonach netto (1 tona — 2,83 m^3).

Wywóz polskiego węgla przez port gdyński.
(10 – 19 listopada)

10 list.: szw. par. Forsvik 699 do Varbergu (P. A. M).

12 list.: szw. par. Ellen 948 do Göteborga (P. A. M.), szw. par. Juno 620 do Odense (Rhd).

15 list.: norw. par. Lyderhorn 1 098 do Leningradu (Bg), szw. par. Elsie 827 do Göteborga (P. A. M).

Statki powyższe wywiozły łącznie 10 630.5 ton węgla.

Wywóz polskiego węgla przez port tczewski.
(1—13 listopada).

13 list.: niem. licht. Universum 392 i Sattenfelde 352 do Holtenau (Pohlmann).

17 list.: niem. licht. Korobold 380 i Presse 380 do Kopenhagi (Pohlmann).

Statki powyższe wywiozły łącznie 2 500 ton węgla.

Wywóz polskiego węgla przez port gdański.

(10—16 listopada).

10 list.: niem. par. Vesta 975 do Helsingforsu (Art), niem. żagl. z mot. Ingeborg 84 do Kopenhagi (Bg), duń. żagl. z mot. Mogens Koch 284 do Aslö (Gw), norw. par. Wismar 303 do Hamburga (Bg), duń. żagl. z mot. Drogden 279 do Fraserbourgh (Bg), szw. par. Siva 253 do Sölvesborga (B i S), norw. par. Echo 293 do Lerviku (Rhd).

11 list.: szw. par. Urd 385 do Trelleborga (B i S), szw. par. Frey 1 214 do Göteborga (Bg).

12 list.: niem. par. Danzig 575 do Pargasu (Lcz), gd. par. Hammonia 658 do Kopenhagi (B i S), niem. par. Glückauf 1 170 do Kopenhagi (Rhd), szw. par. Botte 878 do Sztokholmu (Bg), szw. par. Cecil 776 do Kotki (Rhd), duń. par. Robert Maersk 789 do Grangemouth (B i S), szw. par. Fredrika 973 do Tramforsu (Bg), szw. par. Grelsund 1 504 do Leningradu (Bg), szw. par. Nordia 740 do Hudiksvallu (B i S), szw. par. Casablanca 368 do Korsöru (Scand. Lev. L.), norw. par. Sten 753 do Oslo (B i S).

13 list.: niem. par. Kurt Hartwig Siemers 648 do Leningradu (Bg), niem. par. Elisabeth 287 do Great Yarmouth (Rhd), szw. par. Ture 313 do Halmstadu (B i S), duń. par. Bjarke 772 do Hangö (Bornholdt), łot. par. Everene 1064 do Rygi (Bg), szw. par. Mathilda 256 do Swanö (Bg), duń. par. Dan 267 do Kopenhagi (B i S), szw. par. Lord 927 do Malmö (B i S), niem. par. Renate 508 do Londynu (Bg).

14 list.: szw. par. Borghild 431 do Kopenhagi (D — S), norw. par. Inneroy 211 do Leningradu (Bg), norw. par. Biskra 743 do Aalborga (B i S), gd. par. D. Siedler 256 do Fredrikshavn (Rhd), duń. par. Gremal 408 do Sztokholmu (B i S), niem. par. Ralum do Aarhus (Bg), szw. par. Ragnar 430 do Göteborga (Bg), sow. par. Carl Marx 1144 do Leningradu (Bg).

15 list.: niem. par. Elsfleth 278 do Grenaa (Art.), niem. par. Ortlinde 671 do Kopenhagi (B i S).

16 list.: norw. par. Freykoll 696 do Oslo (B i S), duń. par. Eli 1 112 do Kopenhagi (D — S), szw. par. Sybille 1 075 do Sztokholmu (B i S), niem. par. Eemstrom 483 do Abo z drz. i węglem (Lcz), duń. par. Farö 247 do Rönne (Bg), fr. par. Frimaire 11 12 do Bordeaux (Hansa), duń. par. Hadsund 1 163 do Londynu (Bg), szw. par. Excelsior 41 do Sztokholmu (Bg), niem. par. Arnis 631 do Leningradu (Bg).

Statki powyższe wywiozły łącznie 79 000 ton węgla.

Wywóz polskiego drzewa przez port gdański.

(10—16 listopada).

10 list.: niem. mot. Dietrich Boonekamp 582 do Westhartlepoolu (B i S), duń. par. Elensborg 729 do Londynu (Bg), duń. par. Fanö 1093 do Hull (B i S), norw. par. Baltic 642 do Rouen (Bg).

11 list.: niem. par. Ymir 2419 do Calais (B i S), duń. par. Castenschiold 119 do Prestonu (Gw).

12 list.: niem. hol. Parnass z licht. Neuenfelde 616 i Mosel 643 do Dordrechtu (D—S), niem. par. Dione 657 do Antwerpii (D—S), duń. par. Fiber 823 do Bordeaux (Rhd), ang. par. Akenside 2279 do Gandawy (B i S), łot. par. Hermann 598 do Antwerpii (D—S).

13 list.: szw. żagl. z mot. Kajsa 78 do Aalborga (Gw), duń. par. Aalborg 723 do Londynu (Bg), duń. par. Jägersborg 727 do Londynu (Bg), niem. par. Theseus 548 do Bremy (Wolf).

16 list. niem. par. Amerie 756 do Limmericku (B i S), duń. par. Rosenborg 1 206 do Manchesteru (Bg), szw. par. Sven 191 do Kopenhagi z drz. i tow. (Rhd), niem. par. Eemstrom 483 do Abo z drz. i węgl. (Lcz).

Statki powyższe wywiozły łącznie 66 300 m³ drzewa.

Wywóz polskiego zboża przez port gdański.

(10—16 listopada).

12 list.: gd. par. F. G. Reinhold 706 Antwerpii (D—S), duń. par. Tiber 823 do Antwerpii ze zb. i tow. (Rhd).

14 list.: gd. par. Marie Siedler 221 do Rotterdamu (Rhd).

16 list.: pol. par. Wawel 426 do Antwerpii ze zb. i tow. (Bg).

Statki powyższe wywiozły łącznie 2 600 ton zboża.

Wywóz polskiego cukru przez port gdański.

(10—16 listopada).

12 list.: niem. par. Curslack 810 do Le Havre (Wolff), łot. par. Laimons 189 do Lipawy z sola i cukrem (Rhd).

13 list.: szw. par. Alca 270 do Sztokholmu (B i S).

16 list.: szw. par. Anni 698 do Wazy (Scand. Lev. L).

Statki powyższe wywiozły łącznie 3 500 ton cukru.

Wywóz polskich produktów naftowych przez port gdański.

(10—16 listopada).

10 list.: niem. hol. Oelschindler VI z licht. cyst. Oelschindler I 663 do Aarhus z ropa gazową (Scharenberg).

12 list.: szw. par. Cimbria 320 do Sundsvallu z nafta, benzyna i ropą gazowa (Rhd).

Statki powyższe wywiozły łącznie 1 900 ton prod. naftowych.

Wwóz rud i minerałów przez port gdański. (10—16 listopada).

12 list.: niem. par. Pomerania 108 z Kopenhagi z żelastwem (Rhd).

13 list.: niem. par. Consul Horn 1931 z Curacao z fosfatem (D—S), niem. par. Venetia 506 z Kopperswikshamnu z ruda (Schenker).

14 list.: duń. par. Alexandra 1612 z Algieru z fosfatem (Rhd).

Statki powyższe przywiozły łącznie 8 400 ton subst. mineralnych.

Ruch tow. w porcie gdańskim w pierwszej dekadzie listopada.

(w tonach)

WYWÓZ: Prod. mineralne: węgiel 109 094, sól 220, sól glauberska 470, soda 85, cement 900, parafina 735, oleje 3 522, koks 325.

Prod. roślinne. jęczmień 2 850, żyto 1 067, pszenica 720, ow strączkowe 251, słód 10, kartofle 205, rafinada 5 022, drzewo 30 442, koniczyna 116, rzepik 10, mak 27, smoła drzewna 193, mąka żytnia 10, mąka pastewna 130, melasa 240, rzepak 100, mąka pszenna 35.

Prod. zwierzęce: świeże mięso 268, jaja 8, skóry 24.

WWÓZ: Prod mineralne: fosforyt 2 940, kamienie 25, saletra chilijska 99, ruda żelazna 11 100, żeliwo 15, żelazo 71, cyna 2.

Prod. roślinne: ryż 409, żywica i kalafonja 191, oleje 869, bawełna 28, garbnik kwebracho 40, mąka pszenna 75.

Prod. zwierzęce: smalec 162, śledzie sol. 1 101, tłuszcze 560, skóry sol. 155, wełna sur. 33.

Ruch okrętów przewidywany.

Rozkład linji pasażerskiej Havre-Gdynia.

Do Gdyni zawinął, zawinie data	skąd	Z Gdyni odpłynie dokąd	data	Nazwa okrętu	Towarzystwo okrętowe
22. 11.	z Le Havre	do Le Havre	23. 11.	S. S. Pologne	Cie Generale Transatlantique
8. 12.	„ „	„ „	9. 12.	„	

Ruch okrętowy w porcie gdańskim.

Do Gdańska zawinął, zawinie data	skąd	Z Gdańska odpłynie dokąd	data	Nazwa okrętu	Towarzystwo okręt. wzgl. makler
14. 11.	z Nowego Jorku	do Nowego Jorku	20. 11.	Estonia	Balt. America Line
23. 11.	„ Londynu	„ Kłajpedy i Lipawy	25. 11.	Baltriger	United Balt. Corp.
26. 11.	„ Rygi	„ Londynu	26. 11.	Baltannic	
30. 11.	„ Londynu	„ Kłajpedy i Lipawy	30. 11.	Baltara	„
3. 12.	„ Lipawy	„ Londynu	3. 12.	„	„

Wodostany Wisły.

Listopad Daty	13	14	15	16	17	18	19
Kraków	—149	—154	—172	—180	—190	—196	—201
Zawichost	201	209	197	183	181	194	166
Warszawa	201	206	228	250	235	219	205
Płock	130	182	185	198	213	210	201
Toruń	232	226	229	235	255	277	275
Fordon	238	232	230	234	248	273	278
Tczew	260	248	234	230	236	248	276
Ujście(Schiewenh.)	246	224	232	250	250	252	258

Administracja „Żeglarza Polskiego"

Tczew, ulica Hallera 17

wysyła następujące wydawnictwa:

J. Klejnot-Turski. Pięciojęzykowy słownik żeglarski Ark. I . . . . . 0,80 zł
— Dokumenty morskiego prawa ha 1 Gdańsk 1924 . . . . 1,20 zł
— Wisła Morska. Z 3 planami i 6 ilustr. Tczew 1926 . . . . . . 0,80 zł
M Wojtkiewicz, inż. kom. Droga wodna Warszawa — Bałtyk. Warszawa 1926 3,00 zł
— Wisła Pomorska. Warszawa 1926 . . . . 2,00 zł
F. M. Winowicz. Praktyczny podręcznik dla handlu zamorskiego. Gdańsk 1924 4,00 zł
Kpt. Paasch. Słownik marynarski angielsko-francusko-niemiecko-hiszpańsko-włoski 1 300 stron 109 tablic rysunków. 1924. . . . . 58,00 zł
Przegląd miesięczny Revue Maritime (maryn. wojenna) prenumerata roczna 29,00 zł
pojedyncze tomy, bogato ilustrowane . . . . 2,90 zł

oraz najnowsze wydania francuskie:

L. Bronkhorst Podręcznik dla kandydatów na kapitana przybrzeżnej żeglugi. 106 rys. 526 str. 1926 . . . . 10,00 zł
Podręcznik manewrowania. 392 rys. 622 str. 1926 . . . . . . 17,50 zł
De Balincourt i franc. sztab morski. Floty wojenne wszystkich państw na rok 1925. Najnowsze wydanie. 800 rys. i fotogr. 733 str. . . . . . . 9,50 zł
B. Maurice. Statek handlowy. Z licznemi rys. 320 str. 1923 . . . . 8.00 zł
Clerc-Rampal. Praktyka yachtingu. 83 rys. 384 str. 1926 . . . . 5.80 zł
B. Aillet Eksploatacja handlowa statku z 28 ryc. 98 str. 1923 . . . . 3,70 zł
J. M. Le Guilcher. Wykład praktyczny kotłów i maszyn statków handlowych. Z 340 ryc. 512 str. 1923 . . . . 17,50 zł
E. Antraygues. Wiadomości z morsk. prawa międzynarodowego 1924 . . . 2,80 zł
St. Millot. Prace mechaniczne na pokładzie i w stoczni 1924 . . . . 4,50 zł
B Aillet. Podręczna książka kapitana, w oprawie, 184 stron wydanie II-gie 1922 6.80 zł

Za zaliczką 70 gr drożej. — Wszystkie ceny rozumieją się z przesyłką.

Redaktor Józef R. Klejnot. Nakładem wydawnictwa „Żeglarz Polski". Odbito w drukarni „Pielgrzyma" w Pelplinie.